



RAND KR-2

Lars Dolk flyger sin Rand KR-2 som 3:dje byggaren under 33 år!



VAN'S RV-4

Motorstart i trädgården



EAA FLY-IN

Bilder från Falköping

EAA-NYTT

#3 2016

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • #3/2016 • ÅRGÅNG 49



LUFTVÄRDIGHET: Nya blanketter och besiktningsintervaller

HANGAREN: Söker du något, här kan det finnas

ORDFÖRANDE: Förenkling blir kanske inte som avsett





Flygkalendern 2016

2017

5-8 april Aero, Friedrichshafen

25-28 maj firas att Piper Cub fyller 80 år med ett Cub & Cubs på Höganäs Flygplats ESMH

30 juni-2 juli Experimental Days EBLE, Leopoldsburg, Limburg, Belgium

24-30 juli EAA Flyin, Wittman Regional Airport, Oshkosh, WI, USA

PLÅTKURSER

15 OKT Plåtkurs i Vinslöv

22 OKT Plåtkurs Barkarby

Känner du till något evenemang som borde finnas med här, maila eaa-nytt@eaa.se!

Senaste datum för material för kommande nummer:

2016

3-4/2016: 31 augusti

5/2016: 16 november

2017

1/2017: 6 februari

2/2017: 24 april

3-4/2017: 4 september

5/2017: 13 november



Omslaget:

Lars Dolk flyger sin Rand KR-2 över Mälaren.

Foto: Love Öborn

INNEHÅLL

4

Nytt system för luftvärdighet

VL Sven Kindblom skriver om det nya systemet



6

EAA Fly-in Falköping

Bra väder gjorde EAA-Flyin till en mycket välbesökt och lyckad helg. Vi har lite bilder från Fly-in:et.



8

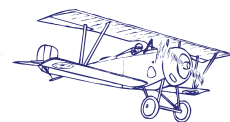
Nybygge och ut från förrådet, hänt på Skå-Edeby



10

Två RV-4:or

en på god väg och en som tagit steget till flygutprovning.



EAA-NYTT

NR 2/2016 | ÅRGÅNG 49

Medlemsorgan för EAA Sverige och EAA Chapter 222 Sverige

Redaktör: Lennart Öborn.

Grafisk form: Lennart Öborn.

Ansvarig utgivare: Curt Sandberg.

Manus och bilder sänds enklast till

eaa-nytt@eaa.se eller per post till

EAA:s kansli.

För åsikter framförda i artiklar svarar respektive författare där ej annat anges.

EAA Sverige och EAA Chapter 222

POSTADRESS:

Hägerstalund, 164 74 Kista

TELEFON: 08-752 75 85

TELEFAX: 08-751 98 16

E-POST: eakansli@eaa.se

HEMSIDA: www.eaa.se

PLUSGIRO: 66 45 96-4

KANSLIET HAR ÖPPET:

vardagar 08.00–16.00.

Medlemskap räknas per kalenderår och erhålles genom inbetalning av årsavgiften till föreningens Plusgiro. Medlemmar som tillkommer efter 1 juli erlägger halv årsavgift. Inbetalning av full avgift under november och december innebär medlemskap även nästkommande år.

Årsavgift: 450 kronor.

Medlemskap i EAA Sverige innebär inte medlemskap i EAA:s USA-organisation.

Föreningservice

Kontakta EAA kansli beträffande

• köp av Bygghandbok,

Flyghandbok, etc.

• Försäkringar

EAA USA

Postadress: EAA Aviation Center

P O Box 3086, Oshkosh, WI 54903-

3086 USA Hemsida: www.eaa.org

Medlemskap innebär bland annat att man får Sport Aviation, föreningens tidskrift, 12 gånger/år och att inträde kan lösas till flight line på Oshkosh och Sun 'n Fun.

Svenska Rotorflygklubben

EAA:s intressegrupp för rotorflygning.

Klubben verkar specifikt för att på

ideell basis hjälpa medlemmarna

bygga och flyga rotorflygplan.

Kontaktman: Ingvar Carlsson

070-5794614. www.rotorflygklubben.se.

Medlemsskap erhålles genom att in-

betala medlemsavgiften till Plusgiro

813469-4.

Några ord från ordföranden

Nu närmar sig den mindre flygbara delen av året, mörka kvällar, blåsigt och regnigt. Men, det kan också vara den del av året då det är mycket trevligt att flyga. Klar luft och njut av alla vackra höstfärger!

Det är också tid att minnas det som varit under sommaren, t ex vårt Fly-In i Falköping. Peter Karlsson och hans medhjälpare gjorde så att alla kände sig mycket välkomna. Detta var ett Fly-In som det vi hoppas på, fri luft utan trafikledning, gott om parkeringsplatser, bra matservering etc. Vi hade dessutom förmånen att ha prominenta gäster från EASA och Transportstyrelsen. Dominique Roland berättade om hur EU/EASA:s regelverk är uppbyggt med krav, tillämpningsbestämmelser och råd. Magnus Axelsson berättade om skillnaden mellan nya bestämmelser som trädde i kraft nu i augusti jämfört med vad som gällt tidigare. De nya reglerna berör ju inte Annex II-luftfartyg, för oss gäller fortfarande de gamla nationella bestämmelserna. Nya nationella bestämmelser för Annex II kommer senare och man kan förutsätta att de kommer att vara mycket lika EU-reglerna för våra lätta flygplan.

Efter middagen på lördagskvällen berättade Roland minnen från den tid han flög aerobatic på VM-nivå i bl a USA.

EAA har även varit synliga på andra ställen under sommaren, några medlemmar ställde upp vid träffen på Skå-Edeby. Tack vare Kjell Franzén var vi representerade i Almedalen, på Visingsö, i Siljansnäs och Malmen (flygvapnets 90-årsjubileum).

En stor händelse under sommaren var införandet av det nya systemet för utfärdande av flygtillstånd. Tyvärr har detta forcerats fram inom Transportstyrelsen och blanketter mm var inte färdiga när systemet skulle börja tillämpas. Mer om detta på annan plats i tidningen.

Avsikten med det nya systemet var enligt transportstyrelsen, att förenkla pappershanteringen och att göra det billigare för den som har ett experimentklassat luftfartyg. När vi nu ser

hur det blev är det bara att konstatera att det blivit precis tvärt om. Svårbegripliga blanketter och kortare besiktningintervaller gör det dyrare för ägaren. Enligt min uppfattning innebär det inte heller någon höjning av kvaliteten på underhållet.

Vad händer nu i höst? Vi har en träff med Transportstyrelsen i slutet på september beträffande eventuella avgiftslättnader eller andra förenklningar för "veteranluftfartyg". Osäkert vad som kan komma ut av detta, men vi kan ju hoppas att man har något att komma med.

Inom EU pågår arbete med ändringar i basförordningen för luftfarten. Detta arbete på högsta politiska nivå omfattar också det vi lärt känna som Annex II (Bilaga 2) och som nu blir oredigerat till Annex I. Många organisationer ute i Europa hade hoppats på förenklningar och att det skulle bli friare med större grad av förtillverkade byggsatser (minskning avkravet på egen arbetsinsats), höjda viktsgränser för ultralätt, ny klass för 600 kg flygvikt, etc. Av vad som kommit ut hittills ser inget av detta ut att bli verklighet!

Detta nummer av EAA-nytt är bara på 16 sidor. En anledning är givetvis den fina flygsommaren, alla har varit ute och flugit i stället för att skriva artiklar till EAA-nytt. Så nu gäller det att till nästa nummer sända in allt material som finns i byråladorna! Vi har en nygammal redaktör, Lennart Öborn, som återigen har lovat axla detta ansvarsfyllda uppdrag för föreningen. Hjälp honom med reseberättelser, tekniska artiklar, bilder etc, så att vår tidning blir så bra som vi vill ha den!

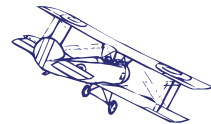
CURT SANDBERG,
ORDFÖRANDE



Bilder till kalendern 2017

Har du några lyckade bilder på EAA-flygplan som kan passa i 2017 års kalender. Då skall du skicka in de till redaktionen så kan de komma i kalendern. Redaktionen väljer ut de 12 bästa bilderna av alla som skickats in, enligt tycke och smak. Bilden bör vara minst 2480x3508 så skall den gå bra att trycka i A4-storlek. Skicka in bilden till eaa-nytt@eaa.se





Nya systemet för luftvärdighet

Från och med 1 juli 2016 har ett nytt system för luftvärdighet trätt i kraft. För EAA är den största skillnaden att besiktningarna skall ske vart 3:e år istället för vart 5:e år som det varit tidigare. Man går in i det nya systemet när den nuvarande 5-åriga perioden löpt ut. Enda skillnaden för de som fortfarande är kvar i 5-årsperioden är att URB:n ersätts med en **Luftvärdighetsdeklaration / Inspektionrapport** (blankett BSL14190).

Vi har tre »nya« fall att beakta:

1. Första flygtillståndet för ett nybyggt eller importerat flygplan.

Flygplanägaren / brukaren skall:

- Lämna en **Ansökan om flygtillstånd** till besiktningsmannen.
- Lämna en **Luftvärdighetsdeklaration** till besiktningsmannen.
- Sedvanliga handlingar som förut (se checklista för första flygtillståndet).

Besiktningsmannen:

- Upprättar en **Inspektionsrapport** (bifogande EAA's checklista).
- Skickar kopia på, **Ansökan om flygtillstånd**, **Luftvärdighetsdeklaration** samt **Inspektionsrapport** till EAA:s kansli.
- EAA:s kansli utfärdar ett (förlängningsbart) **Flygtillstånd**.

2. "Vanlig" besiktning (år 1)

Flygplanägaren / brukaren skall:

- Lämna en **Ansökan om flygtillstånd** till besiktningsmannen.

Besiktningsmannen:

- Upprättar en **Inspektionsrapport** (bifogande EAA's checklista).
- Utfärdar ett (förlängningsbart) **Flygtillstånd**.
- Skickar kopia på **Ansökan om flygtillstånd**, **Inspektionsrapport** samt **Flygtillstånd** till EAA:s kansli.

3. Förlängning (år 2 och 3)

Flygplanägaren / brukaren skall:

- Upprätta en **Luftvärdighetsdeklaration**.
- Fylla i förlängning av **Flygtillståndet**.
- Skicka kopia på **Luftvärdighetsdeklaration** samt **Flygtillstånd** till EAA:s kansli.

Besiktningsmannen:

- Gör ingenting.

Blanketten "Luftvärdighetsdeklaration / Inspektionrapport" (blankett BSL14190)

Ideen med blanketten är att den kan både användas som **Luftvärdighetsdeklaration** och **Inspektionrapport** beroende på vilken av rutinerna som bockas i under respektive variant.

För **ägare / brukare**

Luftvärdighetsdeklaration Upprättad av ägare eller brukare ☐ Vid ansökan om utfärdande av nationellt flygtillstånd eller nationellt luftvärdighetsbevis ☒ Vid förlängning av nationellt flygtillstånd ☐ Vid ansökan om import	Inspektionsrapport Upprättad av besiktningsman ☐ Vid utfärdande av nationellt flygtillstånd ☐ Vid import
--	--

eller för **besiktningsman**

Luftvärdighetsdeklaration Upprättad av ägare eller brukare ☐ Vid ansökan om utfärdande av nationellt flygtillstånd eller nationellt luftvärdighetsbevis ☐ Vid förlängning av nationellt flygtillstånd ☐ Vid ansökan om import	Inspektionsrapport Upprättad av besiktningsman ☒ Vid utfärdande av nationellt flygtillstånd ☐ Vid import
---	---

Blanketten skall sedan skrivas under av antingen Ägare/brukare eller Besiktningsman, **INTE båda**.



Det kan finnas synpunkter på blanketten angående innehållet, bland annat att det finns uppgifter som knappast berör EAA flygplan. Orsaken till detta är att blanketten är generell och används för fler grupper av flygplan. Vid sidan av detta kan det ändå finnas saker som kunde gjorts annorlunda, synpunkter av den typen tar vi gärna emot på eaakansli@eaa.se.

Blanketterna som skall användas,
[Luftvärdighetsdeklaration/Inspektionsrapport BSL14190](#) och
[Ansökan om luftvärdighetshandling nationellt BSL14219](#),
finns att ladda ned på <http://transportstyrelsen.se/sv/Blanketter/Luftfart/>.
Då BSL14219 inte är klar används till vidare den gamla blanketten
[Ansökan om nationellt luftvärdighetsbevis/flygtillstånd L1408](#).

Den som vill fördjupa sig mer i blanketter och regelverkens underbara värld hittar en mängd information på transportstyrelsens hemsida.
[Transportstyrelsens föreskrifter om nationella luftvärdighetshandlingar TSFS 2016:40:](#)
https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202016_40.pdf

Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet

En lägesrapport för 2016

När detta skrivs i slutet av augusti har det hänt tre landningshaverier, en propstrike och en incident, sedan senaste EAA:nytt i april. Ingen pilot eller passagerare har fått några allvarliga skador, vilket är det viktigaste.

Propstriken var på en Pawnee i samband med en motoruppkörning.

Incidenten var på en Cozy där gummikutsen raderades bort mot asfaltsbanan vid landning och inga övriga skador uppstod på flygplanet. Historien startar med att piloten glömde bort att veva in det infällbara noshjulet efter start. När piloten efter flygturen återvände till flygplatsen vevade piloten upp landstället och han var helt säker på att han därmed hade fällt ut noshjulet. Passageraren i högerstolen såg att piloten vevade på nosstället och var helt säker att det därmed fälldes ut. Flygplanet har en lite siktruta så det är möjligt att se ned på noshjulets läge, men båda två i planet var övertygade att stället var ute.

Vid det första landningshaveriet, som var en Murphy Renegade Spirit, delaminerade sig ett av de 4 propellerbladen, varvid kraftiga vibrationer uppstod. Propellern var av fabrikat Wood Comp 4 bl 68". På grund av propellervibrationerna så flödade Rotax motorns två förgasare. Piloten drog av gasen och då stannade motorn. En kontrollerad nödlandning utfördes på en åker. Flygplanet fastnade i ett surhål under utrullningen, därför blev det en ground

loop. Skador på en underving plus skada på stag till övervingen. Ingen personskada och vädret var bra. Haveriorsaken - tekniskt fel på propellerbladet.

Det andra landningshaveriet som resulterade i en rundslagning inträffade med en Andreasson Stil BA-11. Främre infästningsbulten till sporr fjäderpaketet, en AN-5 flygbult (diameter 7,9 mm), bultskallen har gått av på grund av utmattning, d.v.s. ett tekniskt fel. Hela sporr fjäderpaketet med sporrhjul och nedre infästning av sidorodret lämnas kvar gräsbanan. Sidorodret lossnar och hamnar över höjdroder som gör både höjd och sidoroder obrukbara. Piloten håller planet rätt på vingarna. Planets färdväg blir en båge med högsta punkt på ca 5-8 meter med nedslagspunkt i dykning. Helt fantastiskt att piloten endast erhöll mindre personskador.

Det tredje landningshaveriet som också resulterade i en rundslagning var med en Pawnee i samband med en inflygning. Flygplanet landade på ett huvudhjul, skrapade i med ena vingen och landade med låst hjulbroms. Flygplanet ställde sig på nosen och tippade över på rygg, piloten hann krypa ihop i sittbrunnen och erhöll mindre personskador

Efter senaste Allmänflygsäkerhetsrådet den 15 juni presenterades en 9-sidig skrift om föregående års luftrumsintrång i kontrollerad luft som ökat med 22%. Tyvärr saknades detaljerade uppgifter var någonstans intrången inträffat. En möjlig orsak till den

stora ökningen kan vara alla nya drönare. Önskvärt vore en mer lättillgänglig sida som ligger tillsammans med flygvädet där man ser alla aktiva R-områden rödmarkerade på en karta och aktuella NOTAM som berör området som piloten tänker flyga i. Detta vore en dröm och skulle säkert minska antalet intrång. Så fort vi får en mera detaljerad information kommer EAA att sprida informationen ut till sina medlemmar, i första hand via EAA:nytt.

Nu till vårt fortsatta flygsäkerhetsarbete:
Det är tre saker som vi fortsatt måste bli bättre på:

Nr 1. Vi måste hela tiden vara beredda att vända, alternativt gå till en närbelägen flygplats och aldrig flyga in i dåligt väder.

Nr 2. Vi måste alltid utse en avdragspunkt före start och vara förberedda att senast vid den punkten utföra motoravdraget.

Nr 3. Att alltid vara beredd att utföra omdrag vid landning på 300 fots höjd på finalen om inte allt stämmer. Flygplan med fast ställ, fast propeller och inga klaffar att manövrera, kan utföra omdraget även på lägre höjd.

TREVLIG HÖST ÖNSKAR
STAFFAN EKSTRÖM



EAA Fly-in 2016 hölls i strålände väder och cirka 110 besökande flygplan flög in. Foto & text Lennart Öborn

Flygårets stora svenska händelse var EAA:s huvud-fly-in, som även i år hölls på Falköpings Flygplats. Helgen 3-5 juni kunde du lyssna till spännande föredragshållare och träffa andra flygintresserade.



FOTO: Kenneth Sandberg

Bland föreläsarna sågs Magnus Axelsson från Transportstyrelsen, och Dominique Roland från EASA.



I EAA-tältet diskuterades det och det blev många glada återseenden.



Lasse Lindell var där med sin nedsklade SE5a. Ett mycket fint bygge



Viltmat stod för kvällens middag, bästa flyinmaten genom tiderna!



FOTO: Kenneth Sandberg

SFF, Svensk Flyghistorisk Förening, delade ut sitt Veteranflygpris. I år gick det till en Cessna 172, SE-CLP, men namnet Peer Gynt. flygplanet är byggt 1959 och ägaren är Per Arvidsson från Åtorp. Åtorp ligger Värmland och där har de tre tidigare ägarna också bott. SE-CLP kan vanligtvis beundras på olika fly-in i landet.





FOTO: LOVE ÖBORN

Flygplan på Skå-Edeby 1:

En ny Rand KR-2 flyger

En ny KR-2 flyger.

Jag började min flygarbana 1986 med segelflyg på Långtora. Med tiden blev jag sugen på att skaffa en egen maskin, så jag började titta lite på vad som fanns. Funderade då främst på en motorseglare eller en UL-maskin.

När jag fick syn på en annons på en KR-2 nästan färdigbyggd så började jag kolla upp vad det var för en maskin, fick veta att den var känslig i roder särskilt höjdroder, relativt snabb (~100kt med en WV-motor på 65hk). Tänkte att det ju kunde va kul att bygga färdigt kärran o få den i luften. Då den såg ut att vara välbyggd så var det inte så mycket att fundera på bortsett från att jag då behövde PPL-cert också.

Så fick jag äntligen hem min KR-2 så nu var det bara att sätta igång. Men först behövde jag hitta någon som kunde ställa upp som kontrollant. Fick så småningom veta att Hans Strähle kunde vara en tänkbar kandidat, och till min glädje var han även villig att ställa upp. Efter att jag läst igenom byggbeskrivningen och byggjournalen, tog mer tid än det praktiska jobbet, kunde jag konstatera att det egentligen inte var så mycket som behövdes göras (mest mindre justeringar).

KR-2:or blir gärna lite baktunga då de flesta byggare gärna bygger lite tyngre än

vad konstruktören Ken Rand hade tänkt sig, detta löste före byggaren genom att flytta fram motorn en aning vilket gjorde att tyngdpunkten hamnade väldigt bra, sporrhjul och extra lång nos gjorde dock att sikten framåt begränsad när man taxar, men det kan man ju leva med (man ska ju inte åka runt på backen så mycket).

Efter att ha varit ett projekt hos 3 byggare, mig inräknat, i 33 år var det nu dags att komma upp i luften. Efter några korta skutt på fältet med gott resultat så var det bara att ta upp kärran på riktigt. Kunde nu konstatera att den var väldigt lätt på rodren men ändå stabil, landningen bjöd inte håller på några överraskningar.

KR-2 är en lättviktare med endast 270kg tomvikt men vingarna är inte så stora heller så stallfarten blir relativt hög ändå, hela 53kt utan klaff. Den vill dessutom gärna gå över höger vinge, och troligen in i spinn om man låten den fortsätta, men det räcker med att lätt föra fram spaken för att den ska bli stabil igen. Kan slutligen bara konstatera att kärran än så länge uppfyller de förväntningar jag haft på den, bra roderrespons och små spakkrifter, kort och gott en livlig liten maskin.

LARS DOLK

Fakta om Rand KR-2

Längd: 450cm
Spännvidd: 630cm
Höjd: ~160cm
Vingyta: 7,25m²
Tomvikt: 270 kg
Max startvikt: 410kg
Motor: VW, 65 hp
Propeller: Jungsterverken (trä) 54"x47"
Stallfart: 53 kt
Marchfart: 100 kt
Maxfart: 120 kt
Vne: 172 kt
Bränslemängd: 55l
Räckvidd: 650 km
Startsträcka: ~400 m
Landningssträcka: ~400m
Stigförmåga: ~600ft/min 410kg



FOTO: LOVE ÖBORN

Flygplan på Skå-Edeby 2:

Jodel D113-3 åter i luften

Jodel SE-XDE kom till Skå den 20 juli 2004 efter att några år tidigare ha renoverats med ny Seconite, kapotteringsskydd, nya huvar, nya stolar, ny instrumentbräda mm.

Den var i mycket fint skick och flögs till 2010 när den blev stående, torrt och fint, i ett ladvärn på Skå med en totaltid av 761 timmar.

2015 tog jag hand om kärnan och flyttade den till min hangar. Under vintern 2015/2016 pågick arbete med att få den luftvärdig. En glad överraskning var att vid genomgång av dokumentationen noterades att motorn vid totaltiden 457 tim blev översedd av Yard Johansson, motorn har alltså bara drygt 300 tim efter grundöversyn.

Efter noggrann rengöring och inspektion i alla vinklar och vrår konstaterades att kärnan fortfarande var i utmärkt skick. Motorn korrosionskontrollerades U/A. Magneterna sågs över och är U/A.

Jag har fått många goda råd och hjälp genom EAA. Som ny medlem i den organisationen såg jag att där finns mycket stor kunskap och många hjälpsamma kollegor. I första hand ett stort tack till Staffan Ekström, men även till Niclas Amrén, Henrik Idensjö, Karl Erik Engstrand och Göran Aggestig för deras råd och dåd. Utan all den

hjälp jag fått hade kärnan fortfarande stått och sett ledsen ut som fågeltoalett under tjocka dammlager.

Med alla papper klara fick jag den 20 juli i år luftvärdigheten utskriven på EAA-kansliet. Den 24 juli var det dags för första flygning, allt fungerade perfekt.

Jag har nu flugit XDE regelbundet i några veckor och trivs alldeles utmärkt med den.

Min Rallye, MS 880b SE-EGD, har under tiden bara fått några enstaka stunder i luften och det är ett dilemma, behagligt men ändå, vilken kärna ska jag behålla?



Kanske byta båda och en förhoppningsvis rimlig summa pengar mot en RV 4:a?

Om någon har ett förslag så maila mig gärna med adress jarlsundgren@telia.com

JARL SUNDGREN

Fakta om Jodel D 113-2 SE-XDE

Jodel D 113-3
tillverkn nr 1431
import från Danmark 1979 med reg OY-BMF vid total gångtid 363 tim Svensk reg sedan 790703 förnyad luftvärdighet 160720 vid total gångtid 761 tim
motor Continental O-200 A, 100 hkr, gångtid SMOH 303 tim
spännvidd 8,2 m
längd 6,2 m
vingyta 12,75 m²
bränslemängd 52+45 liter
tomvikt 434 kg
maxvikt 750 kg
pilot+2 passagerare
marchfart 80 - 100 knop
VNE 145 knop
max tillåten belastning +3,8 -1,5 G



FOTO: LENNART ÖBORN

Motorstart

Hans Stråhle vill att allt fungerar innan flygplanet flyttas till hangaren. Motorn startades en skön augustidag efter att flygplanet dragits ut ur garaget. Ett litet bränsleläckage upptäcktes när den elektriska bränslepumpen slagits på, men det var lätt åtgärdat genom att dra åt en koppling. Motorn kördes runt utan stift och oljetrycket steg. I med stiften och nu var det allvar, efter några varv på startmotorn gick den igång på alla 4 cylindrarna. Hög tomgång och ett oljeläckage upptäcktes. Oljeläcket kom från en insexplugg som av någon anledning inte var dragen, den drogs åt så blev det tätt. Den höga tomgången visade sig vara att spjället på förgasaren inte gick mot stoppskruven för tomgång, så längden på gasvajern måste justeras. Motorn är en O-320 på 150 hkr och flygplanet skall bli en Van's RV-4.



FOTO: LENNART ÖBORN

Vägning

Calle Bjurström i Visby har färdigställt denna RV-4. Här inleds vägningen, vågarna skall kopplas samman, sporrhjulet skall pallas etc. Ett par veckor senare, i juni, var det slutbesiktning och flygning. Ännu en RV-4 i luften!

Ny flygbok om världens mest kända flygplan

Legendariska Spitfire
fyller 80 år 2016!



Boken "Spitfire in Sweden", producerad av Mikael Forslund, har nu utkommit!

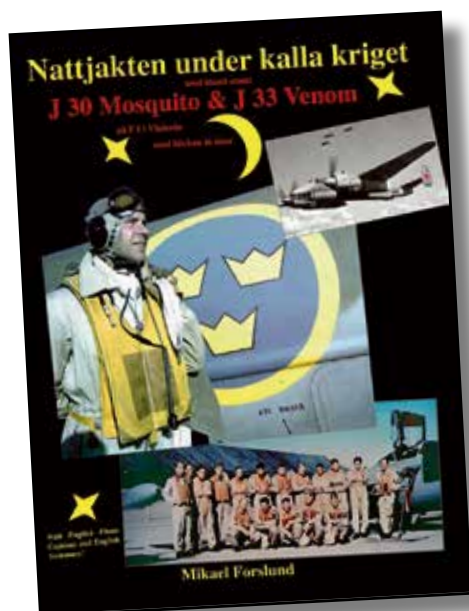
A 4-liggande format, hård pärm, 208 sidor, över 500 bilder, några i färg, många ej tidigare publicerade, 16 färgprofiler, Spitfirebesöken i mitten av 1940-talet och 1950, S 31-eran 1948-1954: Varför S 31 aldrig hade vita kodsiffror, flygförarskildringar, teknikerskildringar, haverirapporter, ritning och tabell. Flygdagsbesöken under 1980-2000-talen, Flygvapenmuseums "S 31", Biltemas båda Spitfire och återuppbyggnaden av en Mk. IV i Stockholm samt massor av annat. Boken är skriven på engelska.

Boken "Spitfire in Sweden" beställs för 489 kr st (inkl. moms och frakt). Beloppet sätts in på bankgiro: 5748-7191. Glöm inte att skriva avsändare oavsett om Du använder bankgirolapp eller Internet!

Kombinationserbjudande fram till och med den 30 november 2016:

Vid köp av boken "Spitfire in Sweden" har Du möjlighet att köpa böckerna "Nattjakten under kalla kriget med bland annat J 30 & J 33 Venom på F 1 i Västerås med blicken åt öster" (392 sidor), för 275 kr inklusive moms och frakt (ordinarie pris 455 kr gäller åter från 1 december 2016) samt boken "Heinkelflug i Sverige" (352 sidor), för 245 kr inklusive moms och frakt (ordinarie pris 399 kr gäller åter från 1 december 2016).

För utlandsbeställningar: Lägg till ytterligare 100 kr på respektive bok.



Förlag: Mikael Forslund Produktion AB
Manhemsvägen 34
791 31 Falun
Mobil: 070-663 26 14
E-post: mf.produktion@telia.com
Hemsida:
<http://www.mikaelforslundproduktion.com>
Org nr: 556675-0047
VAT: SE 556675004701
Bankgiro: 5748-7191
IBAN: SE76 8000 0816 6197 4078 9731
BIC/Swift code: SWEDSESS





FÖRENINGSNYTT

Nya medlemmar

5285 Lars Klenner, Stockholm
 5286 David Nilsson, Trångsund
 5287 Hans Burell, Visby
 5288 friex
 5289 Per Isacson, Bromma
 5290 Emma Lindsjö, Tyresö
 5291 Stefan Hellmark, Järfälla
 5292 Siv Rönne, Landskrona
 5293 Robert Dahlqvist, Nyköping
 5294 Rickard Andersson, Nacka
 5295 Stellan Folkesson, Gärds Köpinge
 5296 Tomasz Ciagadlak, Härmösand
 5297 Jörgen Sjöberg, Ekshärad
 5298 Thomas Lindmark, Huskvarna
 5299 Robert Oskarsen, Södra Sunderbyn
 5300 Thomas Ört, Lidköping
 5301 Timo Flink, Finland

1:a flygtillstånd

SE-XZSEcho Charlie LLC Model 12
 295-1546 2017-04-30
 Jacob Holländer, Bålsta

SE-XZB Laser
 001-1548 2017-05-31
 Tommy Lundgren, Malmö

Nya flygutprovningstillstånd

SE-VSK Monett Sonex
 513-1178 2017-04-30
 Carl Bejvel, Visseltofta

SE-XTZ Van's RV-4
 2784-1132 2017-06-30
 Carl-Johan Bjurström, Visby

SE-VUL Eurostar SL
 20164221-1547 2017-06-30
 Niklas Bengtsson, Laholm

Nya byggtillstånd

1550 Aerodroma Sopwith Pvp
 Håkan Ljungberg, Katrineholm

Information om radannonsering i EAA-nytt

Radannonser i EAA-Nytt kostar inget för medlemmar i EAA Sverige.

Underlag för annonsen skickas till eaa-nytt@eaa.se. Annonsen blir en spalt bred och maximalt en halv spalt lång. Om du vill att annonsen skall upprepas måste du meddela det inför varje nummer du vill ha annonsen i. Om annonsen måste ändras på grund av ovanstående måste du skicka in nytt underlag. Om du tycker att du inte får med allt du vill i annonsen föreslår redaktionen att du skriver en liten artikel om ditt flygplan som kan tas med i samma tidning som annonsen.



Säljes: OPUS-3

(p.g.a. hangarbrist !)
 Total flygtid 54 tim. Motor Lyc.O-360, gångtid 615 tim.
 Kamaxel och lager bytt 2014
 (Tre tester kvar på flygutprovningen)
 Priside: SEK. 285.000:-
 Svar till: lennartpersson28@gmail.com



Hangarplatser uthyres.

På Eskilstuna flygplats (ESSU). Vi har en väldigt trevlig klubb med många EAA'are och vi vill gärna bli fler. Vi har nu 7st experimentals, bl.a. tre Lancair, en Glasair, en Thorp m fl.
 Hangarhyran är 15 kr per m2, baserat på vingbredd och längd. Prisexempel: Lancair-360 kostar 690 kr/mån.
 Kontakta Gustav Cassel 070-5853882 eller Lars Alm 0709-696654

SKRUVS KEMITEKNIK AB

Proffs på färgborttagning!

Köp RAPID+ Färgborttagare
 -direkt från tillverkaren
 -inga mellanhänder

0470-77 45 40

www.skruvskemiteknik.se

Industribyn, 360 43 ÅRYD





Säljes: **Transponder**

Helt oanvänd Transponder, Garmin 328, Mode A,C,S
Chassis, Installation Manual, Authorized Release Certificate

25 foot resolution med serial data RS232
11-33 volt, 250 watt uteffekt, Alt 55000feet

Altitude Encoder, Trans -Cal SSD120-30N-RS232

Authorized Release Certificate

Kabelkit mellan Encoder och Transponder
Lågförlust Coax Kabel

Transponder antenn Comant CI 105-16

Ovanstående kostar hemtagen till Sverige
35.000- vid dollarkurs 6,9

Säljes för 26.000:-

1 års garanti

Tel: 0705832382



Säljes: **Sensenich träpropeller W76HM8-62**

Gått 48 timmar, Med Helitape som skydd över Epoxi framkant, Spinner, Spinnerplattor

Proppnav, Bultar komplett

Allt som nytt, Har varit monterad på Ex-kärre 160-180Hk

Nypris 21000:-, Säljes billigt vid snabb affär
Finn Jonassen 070 5832382



Säljes: **AERONCA 7AC-1945**

Motor A65 472 timmar, Ny Sensenich propeller, Nytt avgasrör, Ny green UV frontruta
Microair M760 radio, Filser TRT800 transponder s-mode, PLB
Experimental, https://youtu.be/J94_U1QLYzg

Nisse Johansson
Skjutbanegatan 13A
723 39 Västerås
070-4796212
nilshjo@hotmail.se

Säljes: **Mini-Max EROS 1600**

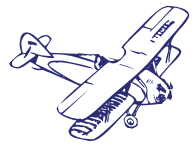
BILLIGT

Jag säljer mitt Mini-Max EROS 1600 projekt.
Bygget klart till 85%.

Kompl. Rotax 503 med vxl, startmotor och avgassystem ingår. Alla beslag och motorfäste, covling och spinner, instrumentpanel med

flera instrument finns. Hjul med hydrauliska bromsar. Byggt för att flyga öppet eller med täckt kabin. Vingarna helt klara inkl. tankar.

Tel. 070-243 85 43



Ikarus Flying Center

Välj

HÖGVINGAT



Den bästa klubbkärran
enligt expertis!



Ikarus C42

Europas ledande skol & klubbmaskin

tillverkad i **r-e-k-o-r-d ÖVER 1800 ex!**

- Tål 16 knops sidvind
- Extra rymlig cockpit
- Har harmoniska och snälla flygegenskaper
- Ekonomisk att äga
- Tillverkas i Tyskland
- Reservdelar finns i Sverige



Breezer B400 UL

En flygande innovation -

Sportig - Lätt att flyga - Säker!



eller
LÅGVINGAT

Inspirerande flygkänsla.
Lätt att flyga för nybörjare.
Utmanande för erfarna piloter.
Perfekt som klubb och skolflygplan.
Sportigt touring-UL med tillförlitlighet.
Breezer B400 UL är tillverkad i Tyskland.
Fabriken ligger 30 km söder om danska gränsen -
reservdelar kan fås på dagen!

**Att de nu är en av de bäst säljande
UL-planen i Tyskland är inte förvånande.**

Mera fakta om
Breezer B400 UL
www.breezeraircraft.de

NYHET!

Nu även representant
och agent för:

JUNKERS

Räddningsfallskärmar
för flygplan!



Kontakta

ELLtech

Svensk och Norsk agent

Tel. + 46 325 323 82

<http://www.elltech.o.se> - finn@elltech.o.se



Diverse delat till Piper Cub. Sporttillbehör,
brandskott, oljekylare, instrumentpanel, trågvägg,
noskåpa, underkåpa, stol. Det finns mer än på
bilderna. Kontakta Rune 0702950596

UL-fynd i Svenljunga



Nu trappar Ingvar Carlsson ner, efter ett 20-tal år i flygbranschen. Verksamheten i Svenljunga är på upphållningen och nu finns flera intressanta objekt till salu.



Ingvar Carlsson är ett känt namn i UL-kretsar och han är en av de mest erfarna Rotaxmekanikerna i landet. Först som tekniskt ansvarig i Borås Ultralätt Flygklubb under slutet av 90-talet för kärror med både 2- och 4-taktare. I början av tvåtusen-talet tog verksamheten fart i Svenljunga genom att ett antal UL-piloter gick samman i ett EU-projekt och startade en flygplatsförening. Verksamheten bedrevs i anslutning till Ingvars verkstadslokaler och en växande importverksamhet av UL-flygplan gjorde att han efterhand kunde bedriva en relativt omfattande service och underhållsverksamhet. Bland annat som leveransansvarig för flera Ikarus, Zenair och Aeroprakt maskiner. Samtidigt med den växande verksamheten blev Ingvar även ägare till ett antal udda flygplan samt en Humlan gyrokopter som han byggde från grunden.

Fältet i Svenljunga blev under en lång period ett spännande mål för många som ville prova på korta landningar och få sina kärror servade av Ingvar. Idag har verksamheten i stort sett upphört och fältet används nästan enbart för modellflyg. Föreningens hangar som kom till genom EU-pengar och en omfattande arbetsinsats av Ingvar är nu på väg att flyttas och kommunen har förmodligen andra idéer om fältets användning efter ett generöst upplåtande av marken under en lång period. Kvar i verkstadslokalerna finns nu en hel del maskiner, verktyg och utrustning som Ingvar hoppas kunna avyttra, och

även hitta nya ägare till de flygplan som han under åren har härbärgerat.



En mobil tankanläggning i behändigt format till salu.



Denna Shadow Streak köptes in till försvaret för att testa ubåtsspaning på 90-talet och hamnade så småningom i Svenljunga. Det var den första UL-maskinen i Ingvars ägo och den har hållits i flygbart skick sedan dess. Planet var mycket populärt i England och mer om typen kan man hitta på <http://www.archaid.se/7up/shad.htm>



En annan engelsk maskin är den legendariska Dragon 150. Detta exemplar började sin bana som byggsats på Borås Flygklubb och blev starten till den framgångsrika UL-klubben i Borås, men »dragonen» blev snart utkonkurrerad av modernare UL-kärror. Så småningom togs den över av Ingvar som sedan dess har vårdat den ömt, men nu tar den för mycket plats.



En Fischer Koala. Detta bygge har sitt ursprung i Skåne och blev efter ett långt uppehåll färdigställd av Ingvar. Den är nu under flygutprovning och har 10 timmar på nacken. En enkel och trevlig maskin för den som vill ägna mer tid åt flygning.



Ingvar är kontaktman för Svenska Rotorflygklubben och här ses han tillsammans med Karl-Erik Eriksson som gör klart för att taxa sin nybyggda Humlan. Ingvar har även han lagt ner ett stort arbete på ett Humlanbygge. Det är i stort sett bara registreringen kvar innan det är dags för flygutprovning. Till denna välbyggda maskin finns det även en specialgjord släpkärra att tillgå.

För den som är intresserad är det bara att ringa Ingvar, och den som vill veta mer om den numera nedlagda verksamheten i Svenljunga finns det mycket att hämta på hemsidan <http://www.archaid.se/7up/> som fortfarande hålls tillgänglig av undertecknad.

Igor Cronsioe
070 556 32 75

AVGAS 100 LL

HJELMCO 91/96 UL

JET-A1

HJELMCO OIL AB

Mycket mer än
bara flygbränsle!

- AVGAS 100 LL
- HJELMCO 91/96 UL
- JET-A1
- ⚓ Sjöflyg
- H Helikopterplatta



Runskogsvägen 4 B 192 48 SOLLENTUNA
TELEFON 08-626 93 86 • FAX 08-626 94 16
ORDERTELEFON 021- 12 31 76